

MÉMOIRE

CONSULTATION PUBLIQUE SUR LA PROBLÉMATIQUE DU BRUIT DE L'AÉROPORT DE SAINT-HUBERT

Sous toutes réserves

Présenté à : MONSIEUR STEVE FLANAGAN
Président des travaux de consultation
Mandataire de la Ville de Longueuil

Par : MONSIEUR BERNARD MICHAUD, ing.
Résident de Saint-Hubert
6072 rue des Merisiers
Quartier des Mille-Fleurs

Date : 5 mars 2010

Préambule : Quand j'ai construit ma maison uni-familiale il y a presque 21 ans, au printemps 1989, j'ai choisi un quartier dans une zone résidentielle située loin des autoroutes, des voies ferrées et de l'aéroport de Saint-Hubert. J'ai alors pris soin de vérifier qu'aucun couloir aérien ne passait dans mon secteur avant d'acheter. En fait, à vol d'oiseau, ma résidence se trouve à 2 km au sud de la grande piste de l'aéroport qui est orientée est-ouest, donc très loin des abords de l'aéroport.

Mon objectif était d'avoir la quiétude et de pouvoir jouir de ma propriété dans un quartier tranquille.

Pendant 18 ans, bien qu'il y ait eu des avions qui ont survolé mon secteur, ceux-ci étaient toujours à haute altitude et d'une fréquence très faible. Leur bruit n'était pas un facteur aggravant. Jamais il ne me serait venu à l'esprit de m'en plaindre.

Situation : Mais horreur! Depuis 2 ans et plus particulièrement depuis le printemps 2009, les belles journées et même les moins belles, plusieurs centaines d'avions volent à très basse altitude directement au-dessus de ma résidence dans un vacarme infernal presque incessant qui affecte ma santé, et ceci à toutes heures du jour et de la nuit.

De plus, aussi abominable que le bruit, il y a les vibrations de l'air causées par les hélices et par les moteurs à piston qui vrombissent à pleine puissance au-dessus de nos têtes, qui étourdissent et causent d'autres pathologies plus surnoises, ainsi que la pollution de l'air qui donne des nausées et des maux de tête et la suie qui se dépose partout et que l'on respire.

Ma santé est affectée par ce bruit et cette pollution et je deviens irritable, anxieux, voire agressif et cynique, je souffre d'insomnie et d'épuisement car je ne dors pas assez et je commence à devenir dépressif parce que

malgré les plaintes répétées, aucune amélioration n'est en vue et je vois ma propriété perdre de sa valeur, ce que la Ville, bien sûr, refuse d'admettre.

En conséquence, c'est la problématique du bruit et de la pollution loin des abords de l'aéroport qui m'interpelle particulièrement et qui m'a incité à porter plainte à la Ville de Longueuil et à l'arrondissement de Saint-Hubert (ci-après conjointement « la Ville »), ainsi qu'à Transport Canada, et à me présenter plusieurs fois aux conseils de ville et d'arrondissement pour y faire des représentations pour responsabiliser les élus pour que cessent les dommages et inconvénients et aussi à écrire ce mémoire.

Ce sont surtout sinon seulement les petits avions des écoles de pilotage et des compagnies de location qui sont la cause de cette problématique. Et c'est la multiplication des vols à très basse altitude qui est devenu un supplice chinois, comme le supplice de la goutte, qui aggrave le problème et rend malade.

Causes :

À ma connaissance, selon les informations que j'ai pu obtenir au compte-gouttes des élus, les causes fondamentales de cette problématique sont :

- 1- Pour en tirer plus de revenus, la Ville a voulu développer l'aéroport de Saint-Hubert et ont octroyé ou permis d'octroyer des licences et des baux à des compagnies d'écoles de pilotage d'avion, sans faire ni exiger au préalable d'études d'impact sur l'environnement et sur les citoyens et sans informer adéquatement la population des conséquences de cette expansion. De plus, la Ville n'a semble-t-il établi aucune restriction, balise ou règle d'encadrement pour l'exploitation des écoles de pilotage, ou si elle en a établi, elles sont inefficaces ou elle ne les a pas appliquées.
- 2- Malgré les nombreuses plaintes déposées et les représentations faites à son ancienne administration, la Ville a laissé la situation s'empirer, utilisant toutes les mesures dilatoires à sa portée pour ne pas agir, minimisant le problème ou le réduisant à quelques points isolés, plaidant le vide juridique ou rejetant la responsabilité d'agir à d'autres juridictions, jusqu'à ce que les dommages et les inconvénients causés aux citoyens soient devenus si criants que cette position est devenue politiquement intenable.
- 3- Possédant des licences sans encadrement ni règles, les écoles de pilotage ont profité du temps que la Ville leur accordait par son inaction et sa complaisance pour bien s'implanter et se développer, pour établir des circuits de vol hors des couloirs aériens reconnus, passant à très basse altitude directement au-dessus des quartiers résidentiels, et ont multiplié les vols à toutes heures du jour et de la nuit, de façon anarchique et sauvage, sans se soucier des dommages et des inconvénients qu'elles causaient et causent encore à la population.

Réglementation : Brièvement, n'étant pas un spécialiste, la réglementation qui s'applique à l'aviation au Québec incluant à l'aéroport de Saint-Hubert est celle de Transport Canada. C'est du moins ce que prétend la Ville. Cette réglementation n'étant axée, à toutes fins utiles, que sur la sécurité des aéroports et des avions entre eux lorsqu'ils volent, elle offre peu ou pas de normes concernant la hauteur minimale de vol, le bruit et la pollution dans un contexte de quartiers résidentiels, et aucun contrôle s'appliquant aux petits avions mono-moteurs ne semble exister quant à ces émissions polluantes.

Ceci explique sans doute le mutisme et l'inaction de Transport Canada malgré les centaines de plaintes qui lui ont été adressées et son défaut de même en accuser réception.

Si ce n'est pas une absence totale de règles et de mesures de contrôle, c'est au moins une zone grise qui semble exister dans ce domaine, pour le grand malheur de la population de Saint-Hubert, mais au grand plaisir des écoles de pilotage qui ne se privent pas d'abuser de cette situation.

Droit : N'étant pas juriste, je laisserai le soin à d'autres d'expliquer la toile juridique de cette problématique.

Néanmoins, afin d'établir mon argumentation, permettez-moi de rappeler qu'un des droits fondamentaux de notre société, inscrit dans la charte des droits et libertés, est le droit des citoyens à l'intégrité et à la santé.

Sans ignorer le privilège accordé aux entreprises de faire des affaires, celui-ci ne doit donc jamais se faire au détriment du droit des citoyens à leur intégrité et à la santé.

Selon moi, ce sont les élus de tous les paliers de gouvernements qui sont responsables et qui ont le devoir de garantir ce droit par les lois et les règlements qu'ils mettent en place et par les mesures de contrôle qu'ils exercent.

Responsabilité : Je soumets que les élus sont aussi réputés avoir le devoir d'agir avec prudence et de toujours s'assurer que leurs actions ne mettent pas les droits des citoyens en péril. Ceci est d'autant plus vrai en l'absence apparente de lois, de règlements et de normes précises et claires régissant les activités qu'ils autorisent, comme ceci est le cas dans la problématique du bruit et de la pollution de l'aéroport de Saint-Hubert.

J'ajoute que dès lors que les élus apprennent que leurs actions ont dégénéré et que la santé des citoyens est affectée, ils ont le devoir de prendre les dispositions immédiates pour corriger la situation dans les délais les plus brefs, peu importent les coûts ou impacts qui pourraient en découler, et les réputations ternies.

Dans le cas qui nous occupe, ce sont bien les élus municipaux qui ont cette responsabilité puisque la problématique résulte directement de l'action, de la bévue ou de l'impéritie de leurs prédécesseurs.

Solutions :

Des solutions existent pour régler cette problématique; j'en soumets quatre à votre appréciation :

- 1- Légiférer : cette approche serait peut-être la plus souhaitable pour régler cette problématique de façon définitive mais, même en s'inspirant de normes et de règlements qui existent déjà ailleurs, il est probable que la Ville ne pourra jamais imposer de règles sur les corridors de vol, les altitudes, les angles de montée et de descente, etc. et qu'elle devrait s'en remettre à la juridiction d'une tierce partie, Transport Canada, qui semble plutôt indifférente à ce problème, malgré que la santé et la sécurité de la population soient en cause. Ceci semble donc impossible à réaliser dans des délais acceptables.

Il faudrait alors que la Ville utilise une approche novatrice pour arriver à ses fins, comme établir des normes générales visant uniquement à assurer la protection des droits et de la santé de la population et sa tranquillité, tout à fait conformes à la juridiction de la Ville.

Avec un peu d'imagination et des bons conseillers, possiblement avec l'aide du Protecteur des citoyens ou la Santé publique, il est peut-être possible de confectionner un encadrement rigide auquel les écoles de pilotage (et d'autres bruyants pollueurs s'il en est) ne pourront se soustraire et qui les contraindra à s'amender et à devenir de bons citoyens corporatifs malgré elles, ou les forceront à s'en aller si des amendes exemplaires extrêmement sévères allant jusqu'à la confiscation des appareils moteurs en contravention s'appliquaient aux propriétaires de ces appareils.

Cette approche permettrait peut-être de régler le problème du bruit et de la pollution mais encore là, cela prendrait beaucoup de temps, voire des années.

- 2- Négocier : la négociation avec les écoles de pilotage pour que leurs activités se fassent selon des règles et des normes établies par la Ville et ensuite assurer le respect de ces normes est une possibilité qui pourrait probablement se réaliser dans des délais plus brefs que la réglementation.

Cependant, il faudrait que les parties adhèrent à un objectif commun de régler définitivement cette problématique, ce qui est loin d'être assuré et même si cela était, des dédommagements très substantiels seraient à prévoir pour la Ville, en plus des coûts pour les mesures de contrôle à mettre en place.

- 3- Expulser : l'expulsion directe ou indirecte des écoles de pilotage est une option qui mérite d'être approfondie et qui réglerait le problème dans l'immédiat. La raison fondamentale justifiant cette expulsion serait de faire cesser les dommages à la santé et à l'intégrité de la population.

Cette mesure pourrait en principe se réaliser très rapidement avec un délai de déguerpissement raisonnable d'environ 60 jours accordé, assorti de règles d'opération obligatoires semblables à celles préconisées par Dash-L, mais seulement 40 heures par semaine, soit du lundi au vendredi de 09h00 à 17h00 applicables durant ce délai.

Bien sûr, malgré la juste cause que défendrait la Ville, celle-ci devrait être préparée à défendre sa mesure devant les tribunaux ou à supporter des coûts de compensations élevés.

Dans ce cas, il faudrait aussi que la Ville établisse un protocole très rigoureux et fiable pour qu'à l'avenir, une telle dérive ne puisse se reproduire.

- 4- Poursuivre : à l'inverse, une poursuite légale très complexe au civil par la Ville est toujours possible, mais considérant la rapidité notoire de l'appareil judiciaire et des tribunaux, les résultats en seraient très incertains, tandis que sa durée serait vraisemblablement de l'ordre de la décennie.

Par contre, il ne faut pas ignorer que des poursuites, privées ou collectives, au civil et même au criminel auxquelles la Ville, ses élus et les écoles de pilotage s'exposent, pour dommages, pour négligences, pour atteintes à la santé, etc. sont prévisibles si une solution rapide à la problématique n'est pas trouvée et mise en œuvre.

Discussion :

Parmi ces quatre solutions, deux ne rencontrent pas le critère de durée que la Ville s'impose sans doute vu l'urgence d'agir, soit légiférer et poursuivre.

Restent les deux autres solutions : négocier ou expulser.

Malheureusement, je crois que l'heure de la négociation est passée. En effet, les écoles de pilotage – je généralise ici quoi qu'il soit possible qu'elles n'aient pas toutes le même comportement blâmable – ont adopté une position dure, contraire à l'intérêt public et ont démontré clairement et bruyamment leur attitude de mépris de la population en ne respectant même pas les timides mesures d'atténuation proposées par Dash-L et en multipliant les dommages causés. Elles n'ont pas non plus, selon toute apparence, essayé de réduire les émissions polluantes (bruit et autres) de leurs appareils ni de modifier leurs circuits ou leur altitude de vol au-dessus des maisons.

Une approche de médiation ou de conciliation semble donc vouée à l'échec et ne ferait que perdre du temps.

Cette solution pourrait tout de même servir si une école de pilotage désirant rester à Saint-Hubert acceptait de se plier volontairement à des règles et des normes de bruit, de pollution et d'horaires établies par la Ville, afin de trouver un dédommagement équitable, s'il y a lieu.

Reste l'expulsion des écoles de pilotage. Ceci m'apparaît l'unique solution viable à la problématique du bruit et de la pollution qui soit réalisable à court terme, avec les inconvénients que celle-ci comporte.

Recommandations : Voici donc mes recommandations pour régler de façon définitive la problématique du bruit et de la pollution de l'aéroport de Saint-Hubert :

- 1- Établir la date du 23 juin 2010 comme date finale pour avoir réglé cette problématique. Après cette date, tout appareil désirant voler au-dessus de Saint-Hubert devra respecter les règles et les normes de la Ville (voir ci-après, les « Règles »).
- 2- Envoyer un ultimatum aux écoles de pilotage au plus tard le 23 avril 2010 les informant qu'elles devront respecter les Règles à compter du 24 juin 2010 ou devront cesser tout vol au-dessus de la Ville. Dans ce cas, seuls les cours en classe et les exercices sur les pistes seront autorisés.
- 3- Informer les écoles de pilotage qu'entre les 23 avril et le 23 juin, les horaires de vol seront de 40 heures par semaine du lundi au vendredi de 09h00 à 17h00 sauf les jours fériés, sauf pour ceux qui ont auparavant acceptées formellement les Règles et les ont mises en pratique. Aucune exception ne sera tolérée sauf en cas d'extrême urgence qui devra être dûment corroboré par Transport Canada aux frais de l'école fautive. Tout défaut non corroboré résultera pour l'école fautive en 2 semaines d'interdiction de vol qui sera appliqué sur tous ses appareils, sans sursis ni possibilité d'appel.
- 4- Établir les Règles conformes aux recommandations de l'OMS, de Santé Canada, du ministère de la Santé et du ministère de l'Environnement et s'inspirant de normes existant ailleurs, la plus sévère étant choisie en cas de désaccord, de façon à garantir la santé, l'intégrité et la sécurité de la population, en renforçant les normes parfois trop permissives de Transport Canada car elles ne sont pas conçues pour les zones résidentielles et, si possible en améliorant la performance des petits avions en matière d'émission polluantes et de suie.
- 5- Établir un protocole pour toute expansion future du secteur aéroportuaire qui impliquerait des vols d'avions, hélicoptères ou autres aéronefs. Ce protocole inclura la production d'études d'impact, la consultation publique et la garantie formelle que les règles et les normes de la Ville seront respectées.

Dans un deuxième temps, si des écoles de pilotage ou des compagnies de location d'appareils désirent adhérer aux Règles et rester à Saint-Hubert après le 23 juin 2010 :

- 6- Créer et doter une force spéciale mandatée par la Ville d'instruments de mesure des altitudes de vol des avions à partir du sol et doter cette force des pouvoirs nécessaires pour émettre des contraventions allant jusqu'à la confiscation d'appareils en cas de récidive.

- 7- Procéder au hasard à des contre-expertises sur le respect des normes contenues dans les Règles sur au moins un appareil de chaque école de pilotage par une firme indépendante choisie par la Ville, aux frais de l'école de pilotage.

Règles :

Voici quelques normes et règles minimales qui pourraient servir de base à l'établissement des Règles de la Ville en matière d'exploitation d'avions, d'hélicoptères et autres aéronefs (ci-après un « appareil ») servant à la location court terme ou à l'apprentissage du pilotage et autres activités répétitives au-dessus et proche des quartiers résidentiels de la Ville. À cette fin, seules les cartes fournies par la Ville seront reconnues. Ces Règles, faisant partie intégrante d'un contrat entre la Ville et un propriétaire, autorisant l'exploitation d'appareils à l'aéroport de Saint-Hubert, seraient les suivantes :

- 1- Tout appareil doit porter son numéro d'identification peint clairement sous les ailes ou le fuselage, aux dimensions prévues par Transport Canada. Tout appareil ne portant pas cette identification est interdit de vol.
- 2- Le propriétaire (à définir) de tout appareil doit, pour être autorisé à exploiter son entreprise à Saint-Hubert, accepter formellement les présentes Règles, promettre de s'y conformer et reconnaître la force spéciale de la Ville comme ayant le pouvoir de contrôle de son appareil en ce qui concerne ces Règles, celui d'émettre des avis d'infraction comportant des amendes et des pénalités en cas de défaut de s'y conformer, selon les termes de l'article 10 ci-après.
- 3- Aucun appareil n'est autorisé à quitter son couloir de décollage et le prolongement de ce couloir avant d'avoir atteint l'altitude de 1000 pieds (305 m).
- 4- Aucun appareil n'est autorisé à entrer dans son couloir d'atterrissage et le prolongement de ce couloir à une l'altitude inférieure à 1000 pieds (305 m).
- 5- Aucun appareil n'est autorisé à survoler les quartiers résidentiels de la Ville ou à s'en approcher à moins de 1500 pieds (457 m) à une altitude inférieure à 1200 pieds (366 m) les jours de semaine et à une altitude inférieure à 1500 pieds (457 m) la fin de semaine et les jours fériés, tout en respectant les articles 6 à 9 suivants.
- 6- Aucun appareil n'est autorisé à survoler les quartiers résidentiels ou à s'en approcher à moins de 1500 pieds (457 m) entre 21h00 et 09h00 en tout temps.
- 7- Tous les appareils doivent avoir un altimètre calibré selon les normes de Poids et mesures Canada et cet altimètre doit être fonctionnel au moment du décollage. Tout appareil ne possédant pas un tel altimètre ou ayant un altimètre défectueux ou dont la date de calibrage est périmée est interdit de décollage (il peut toutefois atterrir).

- 8- Il incombe au propriétaire de tout appareil d'avoir une copie la plus à jour de la carte des quartiers résidentiels émise par la Ville dans son appareil. Tout appareil ne possédant pas cette carte est interdit de décollage et tout appareil ayant décollé à Saint-Hubert est réputé avoir cette carte.
- 9- Il incombe au propriétaire de tout appareil de munir son appareil d'atténuateurs de bruit et de catalyseurs ou autre système de captage des gaz d'échappement et de la suie et de fournir à ses frais à la Ville un certificat attestant que son appareil respecte ces normes :
- Bruit, mesuré au sol sur la piste à pleine puissance du moteur : (norme à établir – je suggère 20 dB à 200 m sans vent contraire).
 - Émission de gaz d'échappement : (norme à établir)
 - Émission de suie : (norme à établir).
- 10- Contraventions : le propriétaire d'appareil qui signe et accepte ces Règles reconnaît qu'il sera sanctionné par des amendes et des pénalités pour chaque contravention ou violation de ces Règles selon le barème suivant :
- Amende de 500\$ plus les frais et les taxes à la première offense
 - Interdiction de vol d'une semaine (7 jours) pour l'appareil fautif à la seconde offense
 - Interdiction de vol de 2 semaines (14 jours) de tous les appareils du propriétaire à la 3^e offense
 - Interdiction de vol de 60 jours de tous les appareils du propriétaire à la 4^e offense
 - Confiscation de l'appareil fautif pour 1 an à la 5^e offense.
 - Radiation et expulsion permanente du propriétaire à la 6^e offense

Le propriétaire reconnaît que ces amendes et pénalités seront exécutoires après jugement de la cour municipale, sans sursis d'appel, et il renonce donc implicitement à tout appel d'un jugement le condamnant. Réciproquement, la Ville renonce à tout appel.

Dérogation : des dérogations à ces Règles pour des occasions spéciales (pageant ou spectacle aérien, etc.) seront permises sur demande préalable de 30 jours selon des modalités à établir par la Ville qui informera la population au moins 7 jours avant chaque événement qu'elle autorisera.

Conclusion : J'espère que certaines écoles de pilotage accepteront de se plier à ces Règles ou à des conditions similaires, qu'elles resteront à Saint-Hubert et contribueront au rayonnement de notre ville tout en respectant les droits des citoyens.

Je vous remercie de votre attention et je souhaite que ces quelques idées soient utiles dans votre quête d'une solution durable à la problématique.

Notre santé en dépend.

Sincères salutations.